



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
204

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

530. Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα». 1
531. Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 76/114/ΕΟΚ της 18.12.1975 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στις βάσεις κανονιστικών πράξεων πινακίδας και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους αναποθέσεώς τους όταν αφορά στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμολκούμενά τους», όπως τροποποιήθηκε με την 78/501/ΕΟΚ της 19.5.1978 οδηγία του ίδιου Συμβουλίου. 2

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 530

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/

τ. Α'/17.3.83) σε συνδυασμό με εκείνες του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της συνθήκης Προσχώσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενεργείας» ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος», και β) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/τ. Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 3 του Π. Δ/τος 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/τ. Α'/30.8.82).

2. Την 721/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13. Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 149).

Άρθρο 2

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του διατάγματος αυτού νοούνται τα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται για μεταφορά προσώπων, διακρίνουν όχι περισσότερες των οκτώ (8) θέσεων επιβατών, εκτός από τη θέση του οδηγού, προορίζονται να κυκλοφορούν επί οδών, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και έχουν από κατασκευής, ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

4. Το διάταγμα αυτό αφορά στις αγκυρώσεις (σημεία στερεώσεως) των ζωνών ασφαλείας των καθισμάτων των παραπάνω οχημάτων, τα οποία προορίζονται για τους ενήλικους επιβάτες, που κάθονται με μέτωπο προς τα εμπρός.

Άρθρο 3

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν.614/1977 (ΦΕΚ/167/1977) ή έγκρισης ΕΟΚ, ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, αν αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές των παραρτημάτων I, III και IV.

2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση ή απαγόρευση της πώλησης, της απογραφής και ταξινόμησης, σύμφωνα με το άρθρο 87 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ή της χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 88 του ίδιου Κώδικα οχημάτων εφόσον

ρεθύνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων I, III και IV που αφορούν στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας αυτών.

Άρθρο 4

Η αρμοδία υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών η οποία χορηγεί την κατά το άρθρο 3 παρ.1 του παρόντος έγκριση οφείλει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να ενημερώνεται περὶ της τυχόν μεταβολής οποιασδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που αναφέρονται στην παρ. του παραρτήματος I του διατάγματος αυτού προκειμένου να κρίνει εάν η μεταβολή αυτή καθιστά αναγκαία τη διενέργεια ελέγχου και δοκιμών επί του οχήματος που τροποποιήθηκε, προς έκδοση (σε κατασκευαστική περίπτωση), νέου πιστοποιητικού και να μην εγκρίνει τη μεταβολή εφόσον από τους σχετικούς ελέγχους διαπιστωθεί ότι, για το τροποποιημένο όχημα δεν πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 5

Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν ως Είδη:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΟΛΗΓΙΕΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσης οδηγίας νοείται:

- 1.1. 'Ός «τύπος οχήματος», όσον αφορά τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας, τὰ όχήματα τὰ όποια δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές, κυρίως στά ακόλουθα σημεία:

διαστάσεις, μορφές και όλικά των στοιχείων της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή τυχόντος άλλου τμήματος του οχήματος στο όποιο είναι στερεωμένες οι αγκυρώσεις.
- 1.2. 'Ός «αγκυρώσεις», τὰ τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή οποιαδήποτε άλλα τμήματα του οχήματος στά όποια πρέπει νά στερεώνονται οι ζώνες ασφαλείας.
- 1.3. 'Ός «ζώνη ασφαλείας» ή «ζώνη», ένα σύνολο ιμάντων μέ πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρυθμίσεως και εξαρτήματα στερεώσεως, τό όποιο δύναται νά αγκυρωθεί στο έσωτερικό ενός οχήματος και τό όποιο έχει σχεδιασθεί κατά τρόπον ώστε νά μειώνει τόν κίνδυνο τραυματισμού του ατόμου πού τό χρησιμοποιεί σέ περίπτωση συγκρούσεως ή απότομης επιβραδύνσεως του οχήματος, περιορίζοντας τις δυνατότητες κινήσεως του σώματος του ατόμου αυτού. Τό σύνολο αυτό όρίζεται κατά γενικών τρόπο ως «σύνολο». 'Ο όρος αυτός περικλείει επίσης κάθε μηχανισμό απορροφήσεως ενέργειας ή συσπειρώσεως της ζώνης.
- 1.4. 'Ός «όδηγός ιμάντος», ένας μηχανισμός πού τροποποιεί τή θέση του ιμάντος συναρτήσει της θέσεως του φέροντος τή ζώνη ασφαλείας.
- 1.5. 'Ός «πραγματική αγκύρωση», τό σημείο πού χρησιμοποιείται γιά τόν προσδιορισμό της γωνίας κάθε τμήματος της ζώνης ασφαλείας σέ σχέση μέ τόν φέροντα όπως προβλέπεται στο σημείο 4.4, δηλαδή τό σημείο όπου θά έπρεπε νά είναι δεμένος ένας ιμάντας γιά νά δίνει τήν ίδια θέση μέ εκείνη ή όποια προβλέπεται όταν ή ζώνη είναι σέ χρήση. Τό σημείο αυτό μπορεί νά είναι ή όχι ή πραγματική αγκύρωση σύμφωνα μέ τό είδος της ζώνης και μέ τόν τρόπο πού είναι στερεωμένη σ' αυτό.
 - 1.5.1. Στην περίπτωση κατά τήν όποια μία ζώνη ασφαλείας περιλαμβάνει ένα άκαμπτο τμήμα πού είναι στερεωμένο στην κάτω αγκύρωση και τό όποιο είναι είτε σταθερό είτε έλεύθερο νά περιστρέφεται, ή πραγματική αγκύρωση γιά όλες τις θέσεις ρυθμίσεως του καθίσματος είναι τό σημείο όπου ό ιμάντας στερεώνεται σ' αυτό τό στερεό τμήμα.
 - 1.5.2. 'Όταν ένας οδηγός ιμάντος χρησιμοποιείται επί της δομής του οχήματος ή του καθίσματος, τό ενδιάμεσο σημείο του οδηγού ιμάντος στο σημείο στο όποιο ό ιμάντας παύει νά τόν ακολουθεί από τήν πλευρά του φέροντος τή ζώνη θά θεωρηθεί σαν πραγματική αγκύρωση. 'Η εϋθυγράμμιση της ζώνης μεταξύ της πραγματικής αγκυρώσεως και του φέροντος πρέπει νά τηρηθεί.
 - 1.5.3. 'Αν ή ζώνη περνά κατευθείαν από τόν φέροντα σέ ένα συσπειρωτήρα στερεωμένον στή δομή του οχήματος ή στή δομή του καθίσματος χωρίς τήν επέκταση ενός οδηγού ιμάντος, ή πραγματική αγκύρωση θά θεωρηθεί ως ή τομή του άξονος του κύλινδρου έναποθηκέυσεως μέ τό διάμεσο επίπεδο του ιμάντος πάνω στον κύλινδρο.

- 1.6. 'Ως «κάθισμα», μία δομή ή όποια αποτελεί ή όχι ενσωματωμένο τμήμα της δομής του οχήματος, περιλαμβανομένης της επενδύσεώς του, και ή όποια προσφέρει μία θέση καθήμενου για έναν ενήλικο. 'Ο όρος προσδιορίζει ένα ατομικό κάθισμα όσο και τό τμήμα ενός πάγκου τό όποιο αντιστοιχεί σε μία θέση καθήμενου.
- 1.7. 'Ως «πάγκος», μία πλήρης δομή μέ την επένδυσή της, ή όποια παρέχει τουλάχιστον δύο θέσεις καθήμενων για ενήλικες επιβάτες.
- 1.8. 'Ως «όμάδα καθισμάτων», είτε ένα κάθισμα του τύπου πάγκος είτε κεχωρισμένα καθίσματα αλλά τοποθετημένα τό ένα δίπλα στό άλλο (δηλαδή στερεωμένα μέ τρόπον ώστε οι εμπρόσθιες άγκυρώσεις ενός από τά καθίσματα νά είναι εύθυγρμιμισμένες μέ τις εμπρόσθιες ή όπισθιες άγκυρώσεις ενός άλλου καθίσματος, ή νά εδρίσκονται μεταξύ των άγκυρώσεων του δευτέρου) και τά όποια παρέχουν μία ή περισσότερες θέσεις καθήμενων για ενήλικες.
- 1.9. 'Ως «πτυσόμενο κάθισμα», ένα βοηθητικό κάθισμα προορισμένο για περιστασιακή χρήση και τό όποιο εύρίσκεται κανονικά εν συμπτύξει.
- 1.10. 'Ως «τύπος καθίσματος», μία κατηγορία καθισμάτων τά όποια δέν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές σε ούσιώδη σημεία, όπως:
- 1.10.1. σχήμα και διαστάσεις της δομής του καθίσματος και των υλικών από τά όποια αποτελείται·
- 1.10.2. τύπος και διαστάσεις των συστημάτων ρυθμίσεως και όλων των συστημάτων ασφάλισης·
- 1.10.3. τύπος και διαστάσεις των άγκυρώσεων της ζώνης επί του καθίσματος, της άγκυρώσεως του καθίσματος και των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.
- 1.11. 'Ως «άγκυρωση του καθίσματος», τό σύστημα στερεώσεως του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, περιλαμβανομένων των σημείων τά όποια εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.
- 1.12. 'Ως «σύστημα ρυθμίσεως», ό μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για μία καθήμενη θέση του επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του. Αυτός ό μηχανισμός ρυθμίσεως δύνανται ιδίως νά επιτρέπει:
- 1.12.1. μία μετατόπιση κατά τό μήκος·
- 1.12.2. μία μετατόπιση κατά τό ύψος·
- 1.12.3. μία γωνιακή μετατόπιση.
- 1.13. 'Ως «σύστημα μετατοπίσεως», ένας μηχανισμός που επιτρέπει μία γωνιακή ή κατά μήκος μετατόπιση, χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση, του καθίσματος ή ενός των τμημάτων του, για νά διευκολύνει την πρόσβαση των επιβατών,
- 1.14. 'Ως «σύστημα ασφάλισης», ένας μηχανισμός ό όποιος εξασφαλίζει, σε κάθε θέση χρήσεως, τη συγκράτηση του καθίσματος και των τμημάτων του και που περιλαμβάνει μηχανισμούς για την ασφάλιση του έρεισινώτου σε σχέση μέ τό κάθισμα και του καθίσματος σε σχέση μέ τό όχημα.
2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ
- 2.1. 'Η αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος όσον άφορά τις άγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας υποβάλλεται από τόν κατασκευαστή ή τόν εντολοδόχο του.
- 2.2. Συνοδεύεται από τά ακόλουθα στοιχεία εις τριπλούν και από τις ακόλουθες ενδείξεις:
- 2.2.1. σχέδια του συνόλου της δομής του οχήματος σε κατάλληλη κλίμακα, τά όποια νά υποδεικνύουν τη θέση των άγκυρώσεων και λεπτομερή σχέδια των άγκυρώσεων και της δομής επί της όποιας είναι συνδεδεμένα·
- 2.2.2. ένδειξη της φύσεως των υλικών τά όποια μπορούν νά επιδράσουν στην άντοχή των άγκυρώσεων·
- 2.2.3. τεχνική περιγραφή των άγκυρώσεων·
- 2.2.4. για τις άγκυρώσεις που είναι στερεωμένες στη δομή του καθίσματος, λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον άφορά την κατασκευή των καθισμάτων, των άγκυρώσεών τους και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφάλισεώς τους·
- 2.2.5. σχέδια των καθισμάτων, της άγκυρώσεώς τους επί του οχήματος και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφάλισεώς τους, σε κατάλληλη κλίμακα και έπαρκώς λεπτομερή.

- 2.3. 'Ο κατασκευαστής πρέπει να υποβάλει στην επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισεως τεχνική υπηρεσία είτε ένα όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος είτε τὰ τμήματα του οχήματος τὰ όποια θεωρούνται ουσιώδη γιά τις δοκιμές τών στηριγμάτων από την τεχνική υπηρεσία.
3. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ
- 3.1. Στο δελτίο έγκρισεως ΕΟΚ επισυνάπτεται ένα δελτίο σύμφωνο μέ τό υπόδειγμα τό όποιο έμφαίνεται στο παράρτημα II.
4. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ
- 4.1. Χαρακτηρισμοί (βλέπε παράρτημα III)
- 4.1.1. Τό σημείο H είναι ένα σημείο αναφοράς τό όποιο προσδιορίζεται σύμφωνα μέ τή διαδικασία ή όποία ύποδεικνύεται στο παράρτημα IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 4.1.2. 'Η γραμμή αναφοράς είναι μία ευθεία ή όποια διέρχεται από τό σημείο άρθρώσεως της κνήμης στη λεκάνη και από τό σημείο άρθρώσεως του λαιμού στο θώρακα του άνδρικού όλοό αναπαριστάται στην εικόνα 2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ και τό όποιο αντιπροσωπεύει έναν άρρενα ενήλικο άντιπροσωπευτικό του 51 % του πληθυσμού.
- 4.1.3. Τά σημεία L₁ και L₂ είναι οι κατώτερες πραγματικές άγκυρώσεις.
- 4.1.4. Τό σημείο C είναι ένα σημείο τό όποιο εδρίσκεται 450 μμ πάνω από τό σημείο H και στην κατακόρυφό του.
- 4.1.5. Οι γωνίες α₁ και α₂ είναι αντίστοιχως οι γωνίες οι όποιες σχηματίζονται από ένα όριζόντιο επίπεδο και τὰ επίπεδα τὰ κάθετα στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και οι όποιες διέρχονται από τό σημείο H και τὰ σημεία L₁ και L₂.
- 4.1.6. S είναι ή απόσταση σε χιλιοστόμετρα ή όποια χωρίζει την άνω πραγματική άγκύρωση από ένα επίπεδο αναφοράς P παράλληλο στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και τό όποιο όρίζεται μέ τόν ακόλουθο τρόπο:
- 4.1.6.1. άν ή θέση καθήμενου καθορίζεται σαφώς από τό σχήμα του καθίσματος, τό επίπεδο P θά είναι τό διάμεσο επίπεδο του καθίσματος αυτού·
- 4.1.6.2. άν δέν ύπάρχει σαφής καθορισμός της θέσεως καθήμενου:
- 4.1.6.2.1. τό σχετικό μέ τόν οδηγό επίπεδο P θά είναι αυτό τό όποιο είναι παράλληλο στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και τό όποιο διέρχεται κατακορύφως από τό κέντρο του πηδαλίου, ενώ αυτό εδρίσκεται στη μεσαία θέση του, άν είναι ρυθμιζόμενο·
- 4.1.6.2.2. τό επίπεδο P τό σχετικό μέ τόν εμπρόσθιο επιβάτη καθήμενον προς την έξωτερική πλευρά θά είναι συμμετρικό προς εκείνο τό σχετικό μέ τόν οδηγό·
- 4.1.6.2.3. τό επίπεδο P τό σχετικό μέ έναν όπίσθιο επιβάτη καθήμενον προς την έξωτερική πλευρά θά είναι εκείνο τό όποιο καθορίζεται από τόν κατασκευαστή υπό τόν όρο ότι τηρούνται τὰ ακόλουθα όρια γιά την απόσταση A μεταξύ του διαμήκους στο μέσο του οχήματος επιπέδου και του επιπέδου P:
- A ≥ 200 μμ άν ό πάγκος προβλέπεται από τόν κατασκευαστή γιά 2 επιβάτες μόνο,
- A ≥ 300 μμ άν ό πάγκος προβλέπεται γιά 2 ή 3 επιβάτες.
- 4.2. Γενικές εξειδικεύσεις
- 4.2.1. Οι άγκυρώσεις πρέπει νά έχουν σχεδιασθεί, κατασκευαστεί και τοποθετηθεί κατά τρόπον ώστε:
- 4.2.1.1. νά επιτρέπουν την εγκατάσταση της κατάλληλης ζώνης ασφαλείας. Οι άγκυρώσεις τών εμπροσθίων πλευρικών θέσεων πρέπει νά επιτρέπουν την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας οι όποιες περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα και άξονα μεταδόσεως επί του όρθοστάτη, λαμβανομένων υπόψη ιδίως τών χαρακτηριστικών άντοχής τών άγκυρώσεων, εκτός άν ό κατασκευαστής παρέχει τό όχημα μέ άλλους τύπους ζωνών οι όποιες περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες. 'Αν οι άγκυρώσεις δέν ταιριάζουν παρά σε όρισμένους τύπους ζωνών, τό είδος τους πρέπει νά ύποδεικνύεται στο δελτίο και αναφέρεται στο σημείο 3.1·

- 4.2.1.2. να μειώνουν στο ελάχιστο τόν κίνδυνο ολίσθησής της ζώνης όταν φέρεται ορθώς·
- 4.2.1.3. να μειώνουν στο ελάχιστο τόν κίνδυνο φθοράς του λιμάντος από την επαφή του με τα άκαμπτα αιχμηρά τμήματα της δομής του οχήματος ή του καθίσματος.
- 4.2.2. Όταν πρόκειται για άγκυρώσεις που λαμβάνουν διαφορετικές θέσεις για να επιτρέψουν στα άτομα να εισέλθουν στο όχημα και να συγκρατήσουν τους επιβάτες σε περίπτωση προσκρούσεως, οι εξειδικεύσεις της παρούσας οδηγίας πρέπει να εφαρμόζονται στις άγκυρώσεις στη θέση πραγματικής συγκρατήσεως.
- 4.3. **Ελάχιστος αριθμός προβλεπόμενων άγκυρώσεων**
- 4.3.1. Για τις εμπρόσθιες θέσεις πρέπει να προβλέπονται δύο κάτω και μία άνω άγκυρώσεις.
- 4.3.1.1. Για τις εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις, δύο κάτω άγκυρώσεις θεωρούνται επαρκείς όταν το αλεξίνεμο βρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς ή οποία ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ. Όσον αφορά τις άγκυρώσεις, το αλεξίνεμο θεωρείται ότι αποτελεί τμήμα της ζώνης αναφοράς όταν δύναται να έλθει σε στατική επαφή με το μηχανισμό δοκιμής συμφώνως με τη μέθοδο ή οποία περιγράφεται στο παράρτημα αυτό.
- 4.3.1.2. Κατά παρέκκλιση των σημείων 4.3.1 και 4.3.1.1. και έως την 1η Ιανουαρίου 1979, κάθε κεντρική θέση δύναται να μην εφοδιάζεται παρά μόνο με δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 4.3.2. Για τις οπίσθιες πλευρικές θέσεις, πρέπει να προβλέπονται δύο κάτω άγκυρώσεις και μία άνω άγκυρωση, αλλά όταν δεν είναι δυνατόν να προσαρμοσθεί καμία άνω άγκυρωση, παραδείγματος χάριν σε όρισμένα όχηματα με πτυσσόμενη ή αποκαλυπτόμενη σκεπή, δύο κάτω άγκυρώσεις είναι δεκτές.
- 4.3.3. Για όλες τις άλλες θέσεις, εκτός των πτυσσόμενων καθισμάτων, πρέπει να υπάρχουν δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 4.3.4. Για τα πτυσσόμενα καθίσματα δεν προδιαγράφονται άγκυρώσεις. Πάντως αν το όχημα έχει άγκυρώσεις για τέτοια καθίσματα, οι εν λόγω άγκυρώσεις πρέπει να πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.
- 4.4. **Θέση των άγκυρώσεων ζώνης**
- 4.4.1. Η θέση της άγκυρώσεως ή οποία προβλέπεται στο σημείο 4.3 πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 4.4.2. **Γενικότητες**
- 4.4.2.1. Οι άγκυρώσεις μιας και της αυτής ζώνης δύνανται να διευθετηθούν όλες μέσα στη δομή του οχήματος ή του καθίσματος, ή σε οποιοδήποτε άλλο τμήμα του οχήματος, ή να κατανεμηθούν μεταξύ των θέσεων αυτών.
- 4.4.2.2. Η αυτή άγκυρωση δύναται να δεχθεί τα άκρα δύο προκείμενων ζωνών, με τόν όρο να πληρούνται οι σχετικές προδιαγραφές δοκιμών.
- 4.4.2.3. Για τους πάγκους οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με άγκυρώσεις για τουλάχιστον δύο θέσεις καθισμάτων, οι κάτω άγκυρώσεις πρέπει όλες είτε να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του καθίσματος είτε να είναι διευθετημένες εντός της δομής του καθίσματος. Η ίδια προδιαγραφή έχει εφαρμογή στις άνω άγκυρώσεις.
- 4.4.3. **Θέση των κάτω πραγματικών άγκυρώσεων**
- 4.4.3.1. Οι γωνίες α1 και α2 πρέπει να εφίσκονται μεταξύ 30 και 80 μοιρών σε όλες τις κανονικές θέσεις οδήγησης του καθίσματος. Στην περίπτωση κατά την οποία, όσον αφορά τα εμπρόσθια καθίσματα, δεν υπάρχει ρύθμιση του καθίσματος, ή στην περίπτωση κατά την οποία οι άγκυρώσεις είναι τροποποιημένες πάνω στο ίδιο το κάθισμα, οι γωνίες α1 και α2 πρέπει να είναι 60 ± 10 μοίρες.
- 4.4.3.2. Στην περίπτωση των οπίσθιων καθισμάτων, οι γωνίες α1 και α2 δύνανται να είναι μικρότερες από το ελάχιστο, που εξειδικεύεται στο σημείο 4.4.3.1, με τόν όρο να μην είναι μικρότερες των 20 μοιρών.
- 4.4.3.3. Η απόσταση μεταξύ των δύο κατακόρυφων επιπέδων, παραλλήλων προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο, τα οποία διέρχονται από καθεμία από τις κάτω πραγματικές άγκυρώσεις L1 και L2 της αυτής ζώνης, δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 350 μμ.
- Τα σημεία L1 και L2 πρέπει να εφίσκονται εκατέρωθεν του διαμήκους στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και σε απόσταση τουλάχιστον 120 μμ από το τελευταίο.

- 4.4.4. **Θέση των άνω πραγματικών άγκυρώσεων**
- 4.4.4.1. Όταν χρησιμοποιείται ένας οδηγός ιμάντος ή ένας ανάλογος μηχανισμός που επηρεάζει τη θέση της άνω πραγματικής άγκυρώσεως, αυτή θα προσδιοριστεί συμβατικά θεωρουμένης της θέσεως της άγκυρώσεως, όταν η κεντρική διαμήκης γραμμή του ιμάντος διέρχεται από το σημείο J το οποίο ορίζεται εκ του σημείου H, με τα τρία ακόλουθα διαδοχικά εύθυγράμματα τμήματα:
- HZ: τμήμα της γραμμής αναφοράς μετρούμενο εκ του σημείου H προς τα άνω και μήκους 530 μμ.
- ZX: τμήμα κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο μετρούμενο εκ του σημείου Z προς την πλευρά της άγκυρώσεως και μήκους 120 μμ.
- XJ: τμήμα κάθετο προς το επίπεδο το οποίο ορίζεται από τα τμήματα HZ και ZX μετρούμενο εκ του σημείου X προς τα εμπρός και μήκους 60 μμ.
- 4.4.4.2. Αν εδρiscεται οπισθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου εκ της γραμμής άνωφωρας, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εδρiscεται κάτωθεν του επιπέδου FN το οποίο είναι κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και το οποίο σχηματίζει γωνία 65 μοιρών με τη γραμμή αναφοράς. Για τα όπισθια καθίσματα, η γωνία αυτή δύναται να περιορισθεί σε 60 μοίρες. Το επίπεδο FN τοποθετείται με τρόπον ώστε να τέμνει τη γραμμή αναφοράς σε ένα σημείο D τέτοιον ώστε $DH = 315 \mu\text{m} + 1,6 S$.
- Αν εδρiscεται επί ή εμπροσθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου από τη γραμμή αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εδρiscεται κάτω από το επίπεδο F_1N_1 το οποίο είναι κάθετο στο διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και το οποίο σχηματίζει γωνία 65 μοιρών με τη γραμμή αναφοράς. Για τα όπισθια καθίσματα, η γωνία αυτή δύναται να περιορισθεί σε 60 μοίρες. Το επίπεδο F_1N_1 τοποθετείται με τρόπον ώστε να τέμνει τη γραμμή αναφοράς σε ένα σημείο D' τέτοιον ώστε $D'H = 315 \mu\text{m} + 1,8 S$.
- 4.4.4.3. Αν εδρiscεται οπισθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου από τη γραμμή αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εδρiscεται οπισθεν του επιπέδου FK το οποίο είναι κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και το οποίο τέμνει τη γραμμή αναφοράς υπό γωνία 120 μοιρών σε ένα σημείο B τέτοιον ώστε $BH = 260 \mu\text{m} + 1,2 S$.
- Αν εδρiscεται επί ή εμπροσθεν ενός επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και διερχομένου από τη γραμμή αναφοράς, η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εδρiscεται οπισθεν του επιπέδου F_1K_1 το οποίο είναι κάθετο προς το διάμηκες στο μέσο του καθίσματος επίπεδο και τέμνοντος τη γραμμή αναφοράς υπό γωνία 120 μοιρών σε ένα σημείο B' τέτοιον ώστε $B'H = 260 \mu\text{m} + S$.
- 4.4.4.4. Η τιμή του S δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 140 μμ.
- 4.4.4.5. Η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να είναι τοποθετημένη οπισθεν ενός κατακορύφου επιπέδου καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο και διερχομένου από το σημείο H όπως υποδεικνύεται στο παράρτημα III.
- 4.4.4.6. Η άνω πραγματική άγκυρώση πρέπει να εδρiscεται άνωθεν του οριζοντίου επιπέδου το οποίο διέρχεται από το σημείο C.
- 4.4.4.7. Κατά παρέκκλιση της προδιαγραφής του σημείου 4.4.4.6 και μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1979, η άνω πραγματική άγκυρώση δύναται να διευθετείται εντός της ζώνης που περιέχεται μεταξύ του οριζοντίου επιπέδου CY και του επιπέδου CM καθέτου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο, και το οποίο σχηματίζει γωνία 20 μοιρών με το επίπεδο CY, αν το είδος του οχήματος δεν επιτρέπει την τοποθέτηση της άγκυρώσεως αυτής άνωθεν του επιπέδου CY. Το ύψος του έρεισινώτου του καθίσματος δεν πρέπει να είναι κατώτερο του ύψους του οριζοντίου επιπέδου που διέρχεται από το σημείο C, και πρέπει να προβλέπεται ένας μηχανισμός συγκρατήσεως ο οποίος να εμποδίζει τον ιμάντα να ολισθαίνει από τον ώμο.
- Όταν η δοκιμή πραγματοποιείται συμφώνως προς τις προδιαγραφές του σημείου 5, το σημείο στηρίξεως του ιμάντος επί του έρεισινώτου πρέπει να παραμένει άνωθεν του επιπέδου CM.
- 4.5. **Διαστάσεις των ελικοτομημένων όπων της άγκυρώσεως**
- 4.5.1. Η άγκυρώση πρέπει να παρουσιάζει ελικοτομημένη όπή των 11,11 μμ (7/16) 20 UNF 2B.
5. **ΔΟΚΙΜΕΣ**
- 5.1. **Γενικότητες**
- 5.1.1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του σημείου 5.2 και σύμφωνα με την αίτηση του κατασκευαστή:
- 5.1.1.1. Οι δοκιμές δύνανται να αφορούν είτε τη δομή του οχήματος είτε ένα τελείως έτοιμο όχημα.

- 5.1.1.2. Τά παράθυρα και οι θύρες μπορεί να είναι τοποθετημένα ή όχι, και να είναι κλειστά ή άνοικτα.
- 5.1.1.3. Κάθε στοιχείο που προβλέπεται στον τύπο του οχήματος, ικανό να συντελέσει στη άκαμψία της δομής του οχήματος, μπορεί να είναι τοποθετημένο.
- 5.1.2. Τά καθίσματα πρέπει να είναι εγκατεστημένα και τοποθετημένα στη θέση οδήγησης ή χρήσεως την οποία επιλέγει ή επιφορτισμένη με τις δοκιμές τεχνική υπηρεσία ως την πλέον μειονεκτική από απόψεως αντιστάσεως. Η θέση των καθισμάτων πρέπει να αναφέρεται στο πρακτικό. Η γωνία του έρεισινώτου σε σχέση με το οριζόντιο τμήμα του καθίσματος, αν ρυθμίζεται, πρέπει να προσδιορισθεί όπως εξειδικεύεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 5.2. Σταθεροποίηση του οχήματος
- 5.2.1. Η μέθοδος ή όποια χρησιμοποιείται για τη σταθεροποίηση του οχήματος κατά τη δοκιμή δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση των άγκυρώσεων ή των περιοχών άγκυρώσεως, ή την ελάττωση της κανονικής παραμορφώσεως της δομής.
- 5.2.2. Ένας μηχανισμός σταθεροποίησης θεωρείται ικανοποιητικός όταν δεν άσκει καμία δράση σε μία περιοχή που εκτείνεται σε όλο το πλάτος της δομής, και το όχημα ή η δομή μετ'οκράεται ή σταθεροποιείται εμπροσθεν σε απόσταση τουλάχιστον 500 μμ από την άγκυρωση ή όποια δοκιμάζεται και συγκρατείται ή σταθεροποιείται οπισθεν σε απόσταση τουλάχιστον 300 μμ από την άγκυρωση αυτή.
- 5.2.3. Συνιστάται να τοποθετηθεί η δομή σε υποστηρίγματα διαταγμένα περίπου κάτω από τους άξονες των τροχών ή, αν αυτό δεν είναι δυνατόν, κάτω από τα σημεία στερεώσεως της ανωμότησεως.
- 5.3. Γενικές μέθοδοι δοκιμών
- 5.3.1. Όλες οι άγκυρώσεις της ίδιας ομάδος καθισμάτων πρέπει να δοκιμάζονται συγχρόνως.
- 5.3.2. Η δύναμη έλξεως πρέπει να εφαρμόζεται προς τα εμπρός υπό γωνία 10 + 5 μοιρών άνω της οριζοντίου επί ενός επιπέδου παραλλήλου προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο.
- 5.3.3. Η θέση υπό φορτίο πρέπει να διενεργείται σε όσο το δυνατόν μικρότερο χρονικό διάστημα. Οι άγκυρώσεις πρέπει να άντέχουν το εξειδικευόμενο φορτίο τουλάχιστον επί 0,2 δευτερόλεπτα.
- 5.3.4. Οι μηχανισμοί έλξεως οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν στις δοκιμές οι οποίες περιγράφονται στο σημείο 5.4 απεικονίζονται στο παράρτημα IV.
- 5.3.5. Οι άγκυρώσεις των θέσεων που έχουν άνω άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμές υπό τις ακόλουθες συνθήκες:
- 5.3.5.1. Εμπρόσθιες πλευρικές θέσεις:
- Οι άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.1, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων και που περιλαμβάνει ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως ή έναν οδηγό ιμάντος στην άνω άγκυρωση.
- 5.3.5.1.1. Αν ο συσπειρωτήρας δεν είναι στερεωμένος στην προδιαγραφόμενη κάτω εξωτερική άγκυρωση ή αν είναι στερεωμένος στην άνω άγκυρωση, οι κάτω άγκυρώσεις πρέπει επίσης να υποβληθούν στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3.
- 5.3.5.1.2. Στην περίπτωση που προβλέπει το σημείο 5.3.5.1.1, οι προδιαγραφόμενες στάθμες 5.4.1 και 5.4.3 δοκιμές δύνανται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.
- 5.3.5.2. Οπίσθιες πλευρικές θέσεις και όλες οι κεντρικές θέσεις:
- Οι άγκυρώσεις υποβάλλονται στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.2, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας ζώνης ασφαλείας τριών σημείων χωρίς συσπειρωτήρα, και στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3 κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται στις δύο κάτω άγκυρώσεις διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπεραστρίων ζώνης. Οι δύο δοκιμές δύνανται να διενεργηθούν επί δύο διαφορετικών δομών με αίτηση του κατασκευαστή.
- 5.3.5.3. Κατά παρέκκλιση των προδιαγραφών των σημείων 5.3.5.1 και 5.3.5.2, όταν ένας κατασκευαστής παραδίδει το όχημά του με εγκατεστημένες ζώνες ασφαλείας οι οποίες περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες, οι αντίστοιχες άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμή κατά τη διάρκεια της οποίας οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία των ζωνών ασφαλείας για τις οποίες πρέπει να εγκριθούν οι άγκυρώσεις.

- 5.3.6. Όταν οι όπισθιες πλευρικές θέσεις και οι κεντρικές θέσεις δέν διαθέτουν άνω άγκυρώσεις, οι κάτω άγκυρώσεις πρέπει να υποβληθούν στη δοκιμή ή οποία προδιαγράφεται στο σημείο 5.4.3, κατά την οποία οι δυνάμεις μεταδίδονται σ' αυτές διά μέσου ενός μηχανισμού ο οποίος αναπαράγει τη γεωμετρία μιας κάτω του υπογαστρίου ζώνης.
- 5.3.7. Αν τό όχημα έχει σχεδιασθεί για να δέχεται άλλους μηχανισμούς οι όποιοι έμποδίζουν τούς ιμάντες να συνδεθούν κατευθείαν στις άγκυρώσεις χωρίς παρέμβαση κυλίνδρων κλπ., ή οι όποιοι απαιτούν άγκυρώσεις επιπλέον αυτών οι όποιες αναφέρονται στο σημείο 4.3, ή ζώνη ασφαλείας ή ένα σύστημα καλωδίων, κυλίνδρων κλπ., αντιπροσωπευτικό των εξαρτημάτων της ζώνης ασφαλείας, θά συνδεθεί με έναν τέτοιο μηχανισμό στις άγκυρώσεις εντός του οχήματος, και αυτές θά υποβληθούν στις δοκιμές συμφώνως προς τό σημείο 5.4, αναλόγως με την περίπτωση.
- 5.3.8. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μέθοδος δοκιμής άλλη από αυτές που προδιαγράφονται στο σημείο 5.3, αλλά στην περίπτωση αυτή πρέπει να αποδειχθεί ή ισοδυναμία της.
- 5.4. **Ειδικές μέθοδοι δοκιμών**
- 5.4.1. Δοκιμή στο είδος ζωνών ασφαλείας τριών σημείων τά όποια περιλαμβάνουν ένα συσπειρωτήρα με άξονα μεταδόσεως επί του όρθοστάτου στερεωμένον στη άνω άγκύρωση
- 5.4.1.1. Μία τρυχαλία ή άξονας μεταδόσεως καλωδίου ή ιμάντος ειδικά προσηλωμένος για να μεταδίδει τις δυνάμεις οι όποιες προέρχονται από τόν μηχανισμό έλξεως, ή ο άξονας μεταδόσεως που παρέχει ο κατασκευαστής, τοποθετείται στην άνω άγκύρωση.
- 5.4.1.2. Ένα φορτίο δοκιμής των $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 2) συνδεδεμένον στις άγκυρώσεις της αυτής ζώνης, διά μέσου ενός μηχανισμού που αναπαράγει τη γεωμετρία του ιμάντα που εύρίσκεται στο άνω μέρος του κορμού.
- 5.4.1.3. Συγχρόνως μία δύναμη έλξεως των $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 1) συνδεδεμένον στις δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 5.4.2. Δοκιμή στο είδος ζωνών ασφαλείας τριών σημείων χωρίς ή με συσπειρωτήρα στην άνω άγκύρωση
- 5.4.2.1. Ένα φορτίο δοκιμής $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ εφαρμόζεται σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 2) συνδεδεμένον με την άνω άγκύρωση και με την κάτω άγκύρωση της ίδιας ζώνης την εύρισκόμενη στην αντίθετη πλευρά, διά της χρησιμοποιήσεως, άν τόν προμηθεύει ο κατασκευαστής, ενός συσπειρωτήρος στερεωμένου στην άνω άγκύρωση.
- 5.4.2.2. Συγχρόνως μία δύναμη $1\ 350\ daN \pm 20\ daN$ σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 1) συνδεδεμένον στις δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 5.4.3. Δοκιμή στο είδος των κάτω του υπογαστρίου ζωνών ασφαλείας
- Εφαρμόζεται ένα φορτίο δοκιμής $2\ 225\ daN \pm 20\ daN$ σε ένα μηχανισμό έλξεως (βλέπε παράρτημα IV εικόνα 1) συνδεδεμένον στις δύο κάτω άγκυρώσεις.
- 5.4.4. Δοκιμή για άγκυρώσεις διευθετημένες έξ ολοκλήρου μέσα στη δομή του καθίσματος ή κατανεμημένες μεταξύ της δομής του οχήματος και αυτής του καθίσματος.
- 5.4.4.1. Έκτελούνται, αναλόγως της περιπτώσεως, οι δοκιμές οι όποιες προσδιορίζονται στα σημεία 5.4.1, 5.4.2 και 5.4.3 προσθέτοντας, για κάθε κάθισμα και κάθε ομάδα κλισιμάτων τη συμπληρωματική δύναμη που υποδεικνύεται πιο κάτω.
- 5.4.4.2. Έπιπλέον των δυνάμεων που υποδεικνύονται στα σημεία 5.4.1, 5.4.2 και 5.4.3, εφαρμόζεται επί της δομής του καθίσματος μία διαμήκης και όριζόντια δύναμη διερχόμενη από τό κέντρο βάρους του καθίσματος και ίση με 20 φορές τό βάρος του πλήρους καθίσματος.
- 5.5. **Αποτελέσματα των δοκιμών**
- 5.5.1. Όλες οι άγκυρώσεις πρέπει να δύνανται να άντέξουν στη δοκιμή ή οποία προβλέπεται στα σημεία 5.3 και 5.4. Μία μόνιμη παραμόρφωση δύναται να γίνει δεκτή, περιλαμβανόμενης και της μερικής θραύσεως μιας άγκυρώσεως ή της περιοχής που την περιβάλλει, υπό τόν όρο ότι ή προδιαγραφόμενη δύναμη συγκρατείται κατά την προβλεπόμενη χρονική διάρκεια. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής οι ελάχιστες άποστάσεις για τις κάτω πραγματικές άγκυρώσεις για τις όποιες επιλαμβάνεται τό σημείο 4.4.3.3 και οι απαιτήσεις οι όποιες αναφέρονται στα σημεία 4.4.4.6 και 4.4.4.7 για τις άνω πραγματικές άγκυρώσεις πρέπει να είναι σεβαστές.

- 5.5.2. Σε ένα όχημα με δύο πόρτες τα συστήματα μετατοπίσεως και ασφαλίσσεως που επιτρέπουν στους επιβάτες των πίσω καθισμάτων να βγουν από το όχημα πρέπει επίσης να μπορούν να ενεργοποιηθούν διά της χειρός μετά την παύση της δυνάμεως ελξεως.
- 5.5.3. Μετά τις δοκιμές καταγράφονται όλες οι φθορές των άγκυρώσεων και των δομών οι οποίες συνεκράτησαν το φορτίο κατά τις δοκιμές.
6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 6.1. Για να εξασφαλιστεί η πιστότης του έγκριμένου τύπου, διενεργείται επαρκής αριθμός ελέγχων διά δειγματοληψίας στα όχημα σε σειράς.
- 6.2. Κατά κανόνα οι εξακριβώσεις αυτές περιορίζονται σε μετρήσεις των διαστάσεων. Πάντως, αν αυτό κριθεί αναγκαίο, τα όχημα υποβάλλονται σε δοκιμές συμφώνως με τις προδιαγραφές του σημείου 5.
7. ΟΔΗΓΙΕΣ
- Για κάθε όχημα σύμφωνο προς τον τύπο ο οποίος έχει εγκριθεί, ο κατασκευαστής πρέπει να υποδεικνύει με σαφή τρόπο στις οδηγίες χρήσεως του οχήματος:
- τη θέση των στηριγμάτων,
 - τους τύπους ζώνης για τους οποίους προβλέπονται οι άγκυρώσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ένδειξη της
διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΑΓΚΥΡΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους)

- Αριθμός έγκρίσεως ΕΟΚ
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος με κινητήρα
 2. Τύπος του οχήματος
 3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή
 4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου του
 5. Χαρακτηρισμός των τύπων ζώνης που επιτρέπεται να στερεωθούν στις άγκυρώσεις που διατίθεται το όχημα:

				Στερεωμένη άγκυρώση ⁽¹⁾	
				στή δομή του όχηματος	στή δομή του καθίσματος
ΕΜΠΡΟΣ	Δεξιό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις άνω άγκυρώση	έξωτερική έσωτερική		
	Κεντρικό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις άνω άγκυρώση	δεξιά άριστερά		
	Άριστερό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις άνω άγκυρώση	έξωτερική έσωτερική		
ΠΙΣΩ	Δεξιό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις άνω άγκυρώση	έξωτερική έσωτερική		
	Κεντρικό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις άνω άγκυρώση	δεξιά άριστερά		
	Άριστερό κάθισμα	κάτω άγκυρώσεις άνω άγκυρώση	έξωτερική έσωτερική		

Παρατηρήσεις:

6. Περιγραφή των καθισμάτων (α)
7. Περιγραφή των συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως και ασφαλίσσεως του καθίσματος ή των τμημάτων τους (α)
8. Περιγραφή της άγκυρώσεως του καθίσματος (α)
9. Περιγραφή του ειδικού τύπου ζώνης που απαιτείται στην περίπτωση άγκυρώσεως στερεωμένης στο έρεισινώτο του καθίσματος, ή που περιλαμβάνει μηχανισμό απορροφήσεως ενέργειας
10. Άριθμός του πηκτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή
11. Η έγκυρωση χορηγήθηκε/άπερρίφθηκε (β)
12. Τόπος
13. Ημερομηνία
14. Υπογραφή
15. Έπισυνάπτονται τὰ ακόλουθα έγγραφα, τὰ όποια φέρουν τόν αριθμό έγκρίσεως που αναφέρεται ανωτέρω:
 - σχέδια, τεχνικές περιγραφές των άγκυρώσεων και της δομής του όχηματος, που περιλαμβάνουν φωτογραφίες άν είναι αναγκαίο.
 - σχέδια, τεχνικές περιγραφές των καθισμάτων, των άγκυρώσεών τους στο όχημα και των συστημάτων ρυθμίσεώς τους, μετατοπίσεως και ασφαλίσσεώς τους, που περιλαμβάνουν φωτογραφίες, άν είναι αναγκαίο.

(1) Έγγράψατε στην κατάλληλη θέση τό ή τὰ ακόλουθα γράμματα:

«Α» γιά ζώνη τριών σημείων περιλαμβανόμενης της περιπτώσεως όπου ένας συσπειρωτήρας είναι κατευθειαν συνδεδεμένος στην άγκυρώση χωρίς οδηγό ιμάντος στην άνω άγκυρώση.

«Β» γιά κάτω του ύποαστρίλου ζώνη.

«S» γιά ειδικούς τύπους ζωνών. Στην περίπτωση αυτή προσδιορίσατε τή φύση των τύπων αυτών στις «Παρατηρήσεις»

«Αγ», «Βγ» ή «Sγ» γιά ζώνη που περιλαμβάνει συσπειρωτήρα ακολουθούμενον από οδηγό ιμάντος.

«Αε», «Βε» ή «Se» γιά ζώνη έφοδιασμένη με μηχανισμό άπορροφήσεως ενέργειας.

«Αγε», «Βγε» ή «Sge» γιά ζώνη έφοδιασμένη με συσπειρωτήρα ακολουθούμενον από οδηγό ιμάντος και μηχανισμό άπορροφήσεως ενέργειας σε μία τουλάχιστιν άγκυρώση.

(4) Μόνο άν ή άγκυρώση εύρίσκεται επί του καθίσματος ή άν ό ιμάντας της ζώνης στηρίζεται στο κάθισμα.

(β) Διαγράψατε τήν περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

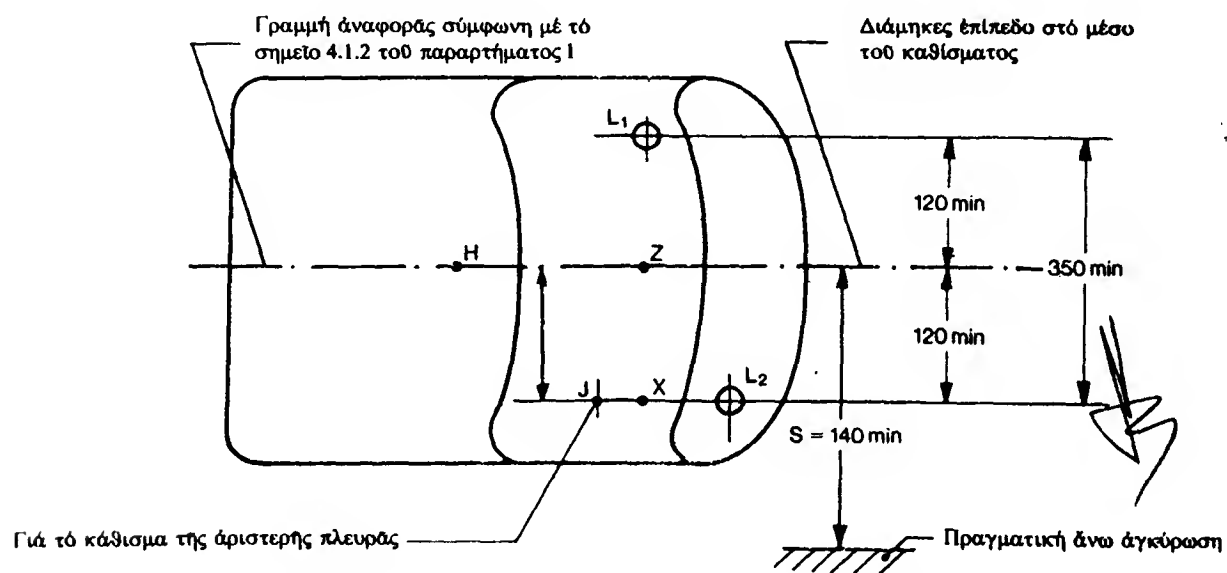
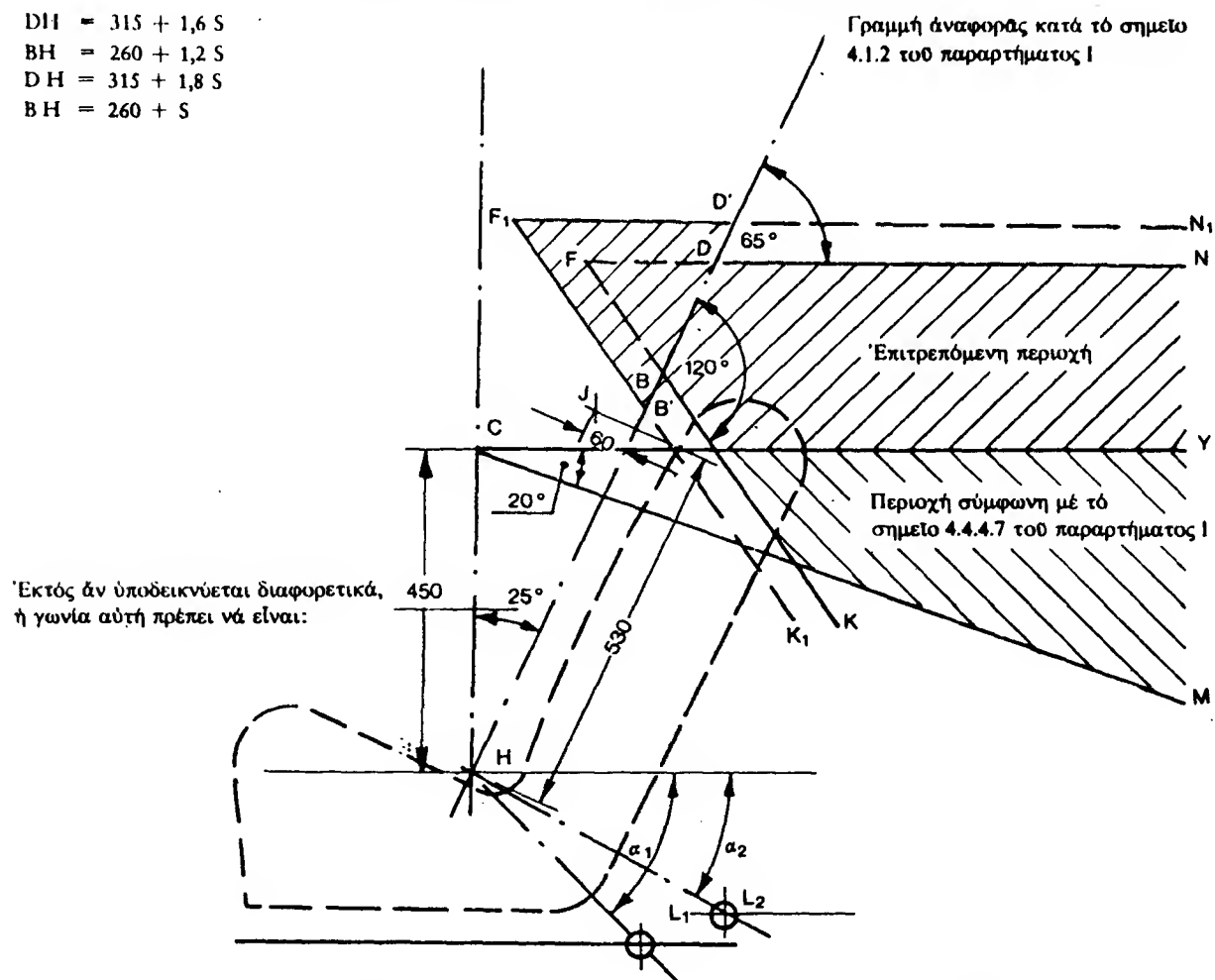
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΘΡΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΝ

$$DH = 315 + 1,6 S$$

$$BH = 260 + 1,2 S$$

$$DH = 315 + 1,8 S$$

$$BH = 260 + S$$

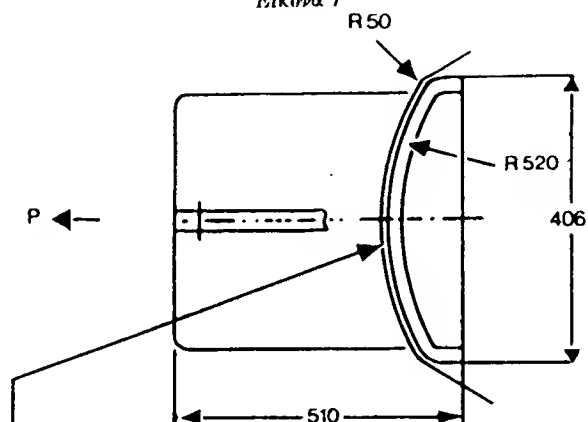


Όλες οι διαστάσεις είναι σε χιλιοστά

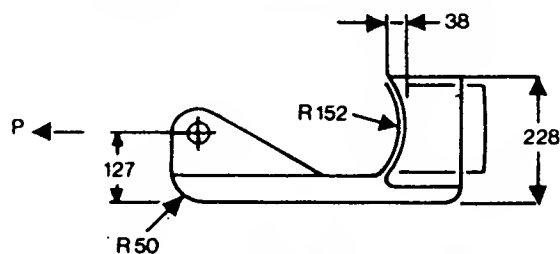
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΕΛΞΕΩΣ

Εικόνα 1

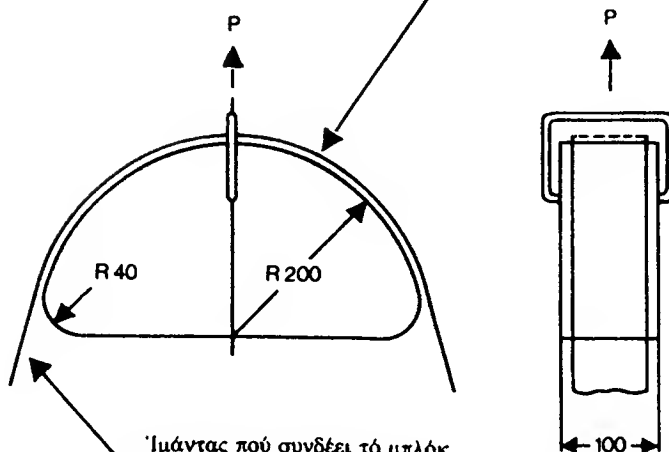


Αφρώδες ύλικό καλυμμένο με ύφασμα πάχους 25



Εικόνα 2

Αφρώδες ύλικό, καλυμμένο με ύφασμα πάχους 25



Ίμάντας πού συνδέει τό μπλόκ
(συγκρότημα) στά σημεία άγκυρώσεως

Όλες οι διαστάσεις είναι σέ χιλιοστόμετρα

Άρθρο 6

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΧΕΝΤΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΑΝΗΣ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΚΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 531

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 76/114/ΕΟΚ της 18ης/12/1975 " περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, όπως και στις θέσεις τους και στους τρόπους εναποθέσεώς τους όσον αφορά στα οχήματα με κίνητρά και τα ρυμουλκούμενά τους", όπως τροποποιήθηκε με την 78/507/ΕΟΚ της 19ης/5/1978 οδηγία του Συμβουλίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν.1338/83 " εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου " (ΦΕΚ 34/τ.Α/17.3.83), σε συνδυασμό με εκείνες του άρθρου 2 του Ν.945/1979 (ΦΕΚ 170/Α/79) .

2. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν.1104/80 " περί εκπροσώπησης της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως διπλωματικών και προξενικών αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων " (ΦΕΚ 298/τ.Α/29.12.80) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π.Δ.574 /1982 "Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων " (ΦΕΚ 104/τ.Α/30.6.82) .

3. Την 762/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Το διάταγμα αυτό, αποσκοπεί στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/114/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975 που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 344), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την 78/507/ΕΟΚ οδηγία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 19ης Μαΐου 1978, που έχει δημοσιευθεί στην Ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 007, σελίδα 120) .

Άρθρο 2

1. Τα οχήματα για την εφαρμογή του παρόντος, νοούνται τα οχήματα με κίνητρά που προορίζονται να κυκλοφορούν επί των οδών, με ή χωρίς αμάξια, έχουν τέσσερις (4) τουλάχισ-

τον τροχούς και μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα, καθώς και τα ρυμουλκούμενά τους.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος, τα οχήματα που κινούνται σε οδοντοτροχιές, οι ελκυστήρες και τα γεωργικά μηχανήματα καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

Άρθρο 3

1. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άσκηση χορήγησης έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν.614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977) ή έγκρισης ΕΟΚ οχημάτων που υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος αυτού, για λόγους αναφερομένους στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές, καθώς και στις θέσεις τους και τους τρόπους εναποθέσεώς τους, εφόσον αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

2. Επίσης δεν επιτρέπεται η άσκηση χορήγησης του προβλεπόμενου στο άρθρο 12 παρ. 1 του Προεδρικού Διατάγματος 431/83 που έχει τίτλο "προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 2ης Φεβρουαρίου 1970 "περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κίνητρά και των ρυμουλκούμενων τους " όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ της 16 Δεκεμβρίου 1980 οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων " (ΦΕΚ 160/Α/1983) ; δελτίου έγκρισης ΕΟΚ καθώς και η απαγόρευση της πώλησης ή της θέσης σε κυκλοφορία κατά το άρθρο 88 του ΚΟΚ ή χρήσεως οχημάτων για λόγους αναφερομένους στις βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές τους ή τις θέσεις και τους τρόπους εναποθέσεώς τους, εφόσον αυτές ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

3. Οι αρμόδιες αρχές του Υπουργείου Συγκοινωνιών οφείλουν να κενοποιήσουν την έγκριση κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οχημάτων των οποίων οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές ή οι θέσεις και οι τρόποι εναποθέσεώς τους δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παράρτημα του διατάγματος αυτού.

4. Δεν επιτρέπεται πάλιν σε καμία περίπτωση η έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης ΕΟΚ το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, όταν οι βάσει κανονιστικών πράξεων πινακίδες και επιγραφές του τύπου των οχημάτων για το οποίο ζητείται έγκριση ΕΟΚ, ή οι θέσεις τους και οι τρόποι εναποθέσεώς τους, δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 4

Το παράρτημα που αναφέρεται στο προηγούμενο άρθρο είναι το παράρτημα της οδηγίας 76/114/ΕΟΚ όπως αυτό τροποποιήθηκε από το παράρτημα της οδηγίας 78/507/ΕΟΚ το οποίο προσαρτάται στο παρόν Προεδρικό Διάταγμα ως αναπόσπαστο μέρος αυτού και του οποίου το κείμενο έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 1.1. Κάθε όχημα πρέπει να διαθέτει μία πινακίδα και επιγραφές όπως περιγράφονται ακολούθως. Η πινακίδα αυτή και οι επιγραφές αυτές αναποτίθενται με τη φροντίδα του κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του.

2. ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

- 2.1. Η πινακίδα του κατασκευαστή της οποίας το υπόδειγμα παρουσιάζεται στο συμπληρωματικό του παρόντος παραρτήματος πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένη σε ένα σημείο ορατό και εύπρόσιτο επάνω σε ένα εξάρτημα το οποίο κανονικώς δεν επιδέχεται αντικατάσταση κατά τη διάρκεια της χρήσεως. Πρέπει να είναι ευανάγνωστη και να φέρει τις ακόλουθες ανεξίτηλες ενδείξεις αριθμημένες κατά τη σειρά:

- 2.1.1. Όνομα του κατασκευαστή.

- 2.1.2. Αριθμό έγκρισης ΕΟΚ⁽¹⁾.

Ο αριθμός αποτελείται από το γράμμα «e» μικρό ακολουθούμενο κατά σειρά από τον αριθμό ή τα διακριτικά γράμματα του κράτους το οποίο παρέχώρησε την έγκριση ΕΟΚ (1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 6 για το Βέλγιο, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για το Λουξεμβούργο, 18 για τη Δανία και IRL για την Ιρλανδία) και από τον αριθμό έγκρισης ο οποίος αντιστοιχεί στον αριθμό του δελτίου έγκρισης ο οποίος συνετάγη για τον τύπο του οχήματος.

Μεταξύ του γράμματος «e» και του αριθμού ή των γραμμάτων των διακριτικών της χώρας η οποία παρέχώρησε την έγκριση ΕΟΚ τίθεται ένας άστερίσκος όπως και μεταξύ του αριθμού αυτού ή των γραμμάτων αυτών και του αριθμού έγκρισης.

- 2.1.3. Αριθμός αναγνώρισης του οχήματος.

- 2.1.4. Μέγιστη επιτρεπόμενη m_{02} του οχήματος με φορτίο.

- 2.1.5. Μέγιστη επιτρεπόμενη m_{02} του συνόλου με φορτίο σε περίπτωση κατά την οποία το όχημα χρησιμοποιείται ως ελκυστήρας.

- 2.1.6. Μέγιστη επιτρεπόμενη m_{02} για κάθε άξονα. Τα δεδομένα αυτά αναφέρονται αρχίζοντας από τον εμπρόσθιο άξονα και τελειώνοντας στον οπίσθιο.

- 2.1.7. Αν πρόκειται για ήμιρυμουλκούμενο, η μέγιστη επιτρεπόμενη m_{02} στο κάθισμα συζεύξεως.

- 2.1.8. Τα σημεία 2.1.4. έως 2.1.7. τίθενται σε ισχύ 12 μήνες μετά την υιοθέτηση της οδηγίας του Συμβουλίου περί των m_{02} και των διαστάσεων των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους. Πάντως μέχρι εκείνη τη στιγμή, ένα Κράτος μέλος δύναται να απαιτήσει την αναφορά στη πινακίδα κάθε οχήματος που τίθεται σε κυκλοφορία στο έδαφός του των μεγίστων m_{02} των επιτρεπόμενων από την εθνική του νομοθεσία.

Αν ο m_{02} τεχνικώς αποδεκτός m_{02} είναι ανώτερο από τις μέγιστες επιτρεπόμενες m_{02} το Κράτος αυτό δύναται να απαιτήσει επίσης την αναφορά τους. Στην περίπτωση αυτή οι m_{02} αναγράφονται σε δύο στήλες: στην αριστερή στήλη αναγράφονται η μέγιστη επιτρεπόμενη m_{02} και στη δεξιά στήλη οι τεχνικώς αποδεκτές m_{02} .

- 2.2. Ο κατασκευαστής δύναται να αναποθέσει τις συμπληρωματικές ενδείξεις από κάτω ή παραπλευρώς των προδιαγραφισμών επιγραφών στο εξωτερικό ενός εμφανώς σχηματισμένου ορθογωνίου το οποίο δεν περιλαμβάνει παρά τις ενδείξεις οι οποίες προδιαγράφονται στα σημεία 2.1.1. έως 2.1.8. (Βλέπε συμπληρωματικό του παρόντος παραρτήματος).

Σημείωση (1):

τύπος οχήματος δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο έγκρισης ΕΟΚ και συνεπώς δεν έχει αριθμό έγκρισης ΕΟΚ. Ένα Κράτος μέλος δύναται να απαιτήσει ώστε να εμφανίζεται ο αριθμός έγκρισης από εθνικής πλευράς. Αν πρέπει να εμφανίζεται ο αριθμός έγκρισης από εθνικής πλευράς, ο κατασκευαστής δύναται να τον επιθέσει είτε σε πινακίδα διαφορετική από την πινακίδα του κατασκευαστή είτε στην ίδια πινακίδα του κατασκευαστή.

Αν ένας

3. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Ο αριθμός αναγνώρισεως του οχήματος αποτελείται από ένα συνδυασμό χαρακτήρων ο οποίος προορίζεται σε κάθε όχημα από τον κατασκευαστή. Έχει σκοπό να επιτρέψει - χωρίς να είναι αναγκαία ή προσφυγή σε άλλες ενδείξεις - την αποκλειστική αναγνώριση κάθε οχήματος δια μέσου του κατασκευαστή για μία περίοδο διαρκείας 30 ετών. Ο αριθμός αναγνώρισεως πρέπει να ανταποκρίνεται στις ακόλουθες προδιαγραφές:

- 3.1. Πρέπει να σημειώνεται στην πινακίδα του κατασκευαστή, καθώς επίσης και στο άμαξωμα ή στο πλαίσιο ή σε άλλη ανάλογη υποδομή.

- 3.1.1. Πρέπει να αποτελείται από τρία μέρη.

- 3.1.1.1. Το πρώτο μέρος συνίσταται σε ένα κωδικό παραχωρούμενο στον κατασκευαστή του οχήματος ώστε να επιτρέπεται η αναγνώριση του κατασκευαστή. Ο κωδικός αυτός αποτελείται από τρεις χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία), χορηγούμενους από τις αρμόδιες αρχές της χώρας στην οποία ο κατασκευαστής έχει την εμπορική έδρα του σε συνεργασία με το διεθνές γραφείο που ενεργεί με άδεια του διεθνούς οργανισμού τυποποίησης (ISO). Ο πρώτος χαρακτήρας υποδηλώνει μία γεωγραφική ζώνη, ο δεύτερος χαρακτήρας υποδηλώνει μία χώρα στο εσωτερικό μίας γεωγραφικής ζώνης, ο τρίτος χαρακτήρας υποδηλώνει έναν ορισμένο κατασκευαστή.

Στην περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής παράγει λιγότερο από 500 οχήματα το έτος, ο τρίτος χαρακτήρας είναι πάντοτε 9. Για την αναγνώριση του κατασκευαστή αυτού, ή προβλεπόμενη ανωτέρω αρχή χορηγεί επίσης τους τρίτο, τέταρτο και πέμπτο χαρακτήρες του τρίτου μέρους.

- 3.1.1.2. Το δεύτερο μέρος αποτελείται από έξι χαρακτήρες (γράμματα ή ψηφία) που έχουν σαν σκοπό να υποδείξουν τα γενικά χαρακτηριστικά των οχημάτων. Αν ο κατασκευαστής δεν χρησιμοποιεί έναν ή περισσότερους από αυτούς τους χαρακτήρες, τα μη χρησιμοποιούμενα διαστήματα πρέπει να πληρούνται από αλφαριθμητικούς ή αριθμητικούς χαρακτήρες, ή έλλογη των οποίων αφήνεται στον κατασκευαστή.

- 3.1.1.3. Το τρίτο τμήμα, αποτελούμενο από οκτώ χαρακτήρες από τους οποίους οι τέσσερις τελευταίοι είναι υποχρεωτικά αριθμητικοί, πρέπει να επιτρέψει, σε συνδυασμό με τα άλλα δύο τμήματα, την αναγνώριση χωρίς αμφιβολία ενός ορισμένου οχήματος. Κάθε θέση που δεν χρησιμοποιείται πρέπει να πληροῦνται με το μηδέν για να επιτευχθεί ο ολικός αριθμός χαρακτήρων που απαιτείται.

- 3.1.2. Πρέπει, κατά το μέτρο του δυνατού, να σημειούνται επί μίας μόνο γραμμής.

Εξαιρετικά και για τεχνικούς λόγους, είναι δυνατόν επίσης να σημειούνται σε δύο γραμμές. Στην περίπτωση αυτή, δεν επιτρέπεται πάντως να γίνονται διαχωρισμοί στο εσωτερικό ενός οποιουδήποτε εκ των τριών μερών. Η αρχή και το τέλος κάθε γραμμής πρέπει να περιορίζονται από ένα σύμβολο που δεν είναι ούτε αραβικό ψηφίο ούτε κεφαλαίο λατινικό γράμμα και το οποίο δεν είναι δυνατόν να συγχέεται με τέτοιους χαρακτήρες. Η διάταξη αυτή είναι δυνατόν να μην ακολουθείται στην περίπτωση των πινακίδων του κατασκευαστή, όταν ο αριθμός σημειούται επί μίας μόνον γραμμής. Η παρεμβολή του συμβόλου στο εσωτερικό μίας γραμμής μεταξύ των τριών μερών (σημείο 3.1.1) είναι επίσης επιτρεπτή.

Δεν πρέπει να υπάρχουν διαστήματα μεταξύ των χαρακτήρων.

- 3.2. Ο αριθμός αναγνώρισεως πρέπει εξ άλλου:

- 3.2.1. να σημειώνεται στο άμαξωμα ή στο πλαίσιο ή σε άλλη ανάλογη υποδομή, στο δεξιό ήμισυ του οχήματος.

- 3.2.2. να είναι τοποθετημένος σε ευανάγνωστο και ευπρόσιτο σημείο, με μία μέθοδο όπως η σφυρηλάτηση ή η διάτρηση κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται το σβήσιμο ή η αλλοίωση.

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ

- 4.1. Για όλες τις επιγραφές οι οποίες προβλέπονται στο σημείο 2 και 3, πρέπει να χρησιμοποιούνται λατινικά γράμματα και αραβικά ψηφία. Επί πλέον τα λατινικά γράμματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ενδείξεις οι οποίες προβλέπονται στα σημεία 2.1.1., 2.1.3. και 3. πρέπει να είναι κεφαλαία.

- 4.2. Για τις ενδείξεις του αριθμού αναγνώρισεως του οχήματος:

- 4.2.1. η χρήση των γραμμάτων I, O και Q όπως και της παύλας ή των άστερίσκων ή άλλων ειδικών συμβόλων εκτός των συμβόλων που ορίζονται στο σημείο 3.1.2. τελευταία παράγραφος, δεν επιτρέπεται.

- 4.2.2. Τα γράμματα και τα ψηφία πρέπει να έχουν τα ακόλουθα ελάχιστα ύψη:

- 4.2.2.1. 7 χιλιοστά για τους χαρακτήρες οι οποίοι σημειώνονται απ' εθείας επάνω στο άμαξωμα ή στο πλαίσιο ή σε άλλη ανάλογη υποδομή του οχήματος.

- 4.2.2.2. 4 χιλιοστά για τους χαρακτήρες οι οποίοι σημειώνονται στη πινακίδα του κατασκευαστή.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Τά κατωτέρω παραδείγματα δέν προδικάζουν τίς ένδείξεις πού θά άπεικονισθούν πραγματικά επί των πινακίδων κατασκευαστή. Δίδονται μόνο ένδεικτικά.

Παράδειγμα 1

STELLA FABBRICA AUTOMOBILI
e·3·1485
3 1 S K L M 3 A C 8 B 1 2 3 9 5 4
1 500 kg
2 500 kg
1—730 kg
2—810 kg

Παράδειγμα άναφερόμενο σέ ένα όχημα τίς κατηγορίας M₁.

Οί προβλεπόμενες στό σημείο 2.2 συμπληρωματικές πληροφορίες δύνανται νά έναποτεθούν κάτω ή παραπλεύρως των προδιαγραφείων ένδείξεων. (Βλ. όρθογώνιο μέ διακεκομμένες γραμμές στό παράδειγμα άνωτέρω).

Παράδειγμα 2

MAYER KRAFTFAHRZEUGWERK
e·1·501
3 G T W O 1 8 0 0 9 B S 5 1 3 1 2
22 000 kg
38 000 kg
1—7 000 kg
2—8 000 kg
3—8 000 kg

Παράδειγμα άναφερόμενο σέ ένα όχημα τίς κατηγορίας N₃.

Οί συμπληρωματικές πληροφορίες του σημείου 2.2 δύνανται νά έναποτεθούν κάτω ή παραπλεύρως των προδιαγραφείων ένδείξεων. (Βλ. όρθογώνιο μέ διακεκομμένη γραμμή στό άνωτέρω παράδειγμα).

Άρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ**

**ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΑΝΣ**